

**Arario.** Gli uffici del giornale rimangono aperti dalle 10 del mattino alle 2 dopo mezzanotte.  
I manoscritti non si restituiscono.  
Edizione di provincia in macchina alle 9 di sera. — Edizione di città alle 3 del mattino.

olte, colle macchine tacchinerie di alcuni  
ommissari, il pubblico può giudicare da sé  
sulle condotte partigianesche degli avversari.  
Basta per tutte la confessione sfuggita al

Ha già dimenticato gli alleati.

Per impedire le elezioni non bisognava in-  
terferire fazziosamente, con esempio nuovo ad-

gli annuali parlamentari, contro un ministro  
il quale, essendo la risultante corretta della  
situazione parlamentare creata dal voto del 5  
maggio, aveva diritto di essere giudicato nel

Del resto è degno di nota il fatto che contro la cieca partigianeria di uomini che pur furono al governo e si vantano gelosi custodi

Dopo tutto è bene che certe ipocrisie siano

**I nuovi bacini di Genova**

(*Nostri dispacci*).  
Genova, 4 giugno, ore 12,15. — Il vapore

Lavoro di costruzione splendidamente riuscito. Ebbe luogo a bordo del vapore una festa musicale per solennizzare il felice avvenimento.

Questo bacino è il più grande fra i bacini commerciali d'Europa. E' lungo 212 metri, largo 18, profondo metri 8,50 alla bocca.

Tutte le autorità cittadine festanti a bordo del *Sirio* inviarono omaggi al ministro Genola, che

Quello che si è compiuto ieri a Genova è davvero un avvenimento che torna a lustro e vantaggio alla nostra Italia.

La necessità di provvedere il nostro massimo porto di bacini per le riparazioni delle navi, rispondenti alle nuove esigenze dei grandi bastimenti, risparmiando in tal guisa di ricorrere all'estero, se da più anni dimostrata.

Nel 1882 l'on. Genola, ministro dei LL. PP., mandò, sui dati del Genio marittimo di Genova, un concorso internazionale in cui la scienza e l'industria mondiale avessero largo campo di spiegare il proprio valore.

Concassero infatti le più stimabili e potenti Case d'Europa e sopra tutte vinse col suo progetto la Ditta Zschokke e Terrier, nota per i grandiosi lavori subacquei eseguiti nei porti francesi, per quelli del Tevere ad aria compressa e per

I lavori cominciarono sul principio del 1888 alla costruzione di un'ampia calata; quindi, mediante un colossale cassone ad aria compressa di m. 40 per 32 eseguito dalle officine di Savignano, si cominciò a scavare il fondo roccioso per livellare

Preparato il fondo s'intraprese la formazione della platea in calcestruzzo alta 4 metri e su di questa, marò piccoli sassoni furono erette le fiancate

Estratta l'acqua farono eseguite le murature di rivestimento all'aria aperta che costituiscono il

Lo stato dell'opera attualmente è il seguente.  
È stato aperto ieri all'esercizio il grande bac-

Il bacino sarà ultimato al principio del 1893.  
Le dimensioni dei due bacini:  
Bacino N. 1 — l. N. 9

Lunghezza massima della nave m.	172,912
Larghezza dell'entrata	» 25,18
Profondità sulla soglia	» 9,50 e 8,50

Come si vede, non esistono navi, né commerciali né militari, le quali non possano essere messe in servizio.

è secco in questi bacini con carico pieno o in zattera. Nei bacini di Marsiglia che hanno soltanto 10 metri di profondità le navi per entrare vanno alleggerite ed anche scaricate interamente. Lo stesso dicasi dai bacini dell'Inghilterra, nei quali

Per queste ragioni, i nuovi bacini di Genova possono considerarsi i primi bacini commerciali Europa.

La direzione per conto del Governo fu tenuta dal cav. L. Luigi e dall'ing. Oardi, sotto l'alta direzione del comm. Giacomoni, ing. capo dei lavori porto di Genova. La direzione dell'esecuzione dei lavori fu per mezzo Zucchi e Tassinari, tenente dell'ing.

impresa Zschokke e l'entier tenuta dall'autore  
il progetto, cav. Conrad Zschokke, uno dei più  
stimati ingegneri idraulici d'Europa, professore al  
politecnico di Zurigo, coadiuvato dagli ingegneri  
arzolla, Bavier e Zschokke.

L'opera era stata prevista in 12 milioni, ma lasciando — come fu lasciato — l'esercizio per 25 anni dei bacini all'impresa costruttrice, che ha quindi costituito una Società apposita per l'eser-

Era questa la migliore delle combinazioni, che avrebbe ottenuto un risparmio di 5 milioni su 12, e perchè l'impresa contemperasse col Governo e aveva tutto l'interesse a compiere un'opera degna di tutti i rispetti dell'ingegneria moderna.

L'on. Guala, che' assai lieto di aver adottato  
il sistema, di cui può ora vedere gli splendidi  
risultati.

Se le grandi opere pubbliche d'Italia si fossero  
impiegate in base al concetto di mettere a concu-

i migliori intellettuali e le potenze finanziarie industriali di tutti i paesi, avremmo risparmiato qualche centinaio di milioni e le opere avrebbero realmente corrisposto alle nuove esigenze della scienza ed alle maggiori dell'economia nazionale.

Coi nuovi botoli il porto di Genova ha fatto un  
 altro passo verso quel grande avvenire che la sua  
 stessa posizione gli dà diritto di sperare e che ri-  
 tornerà ai voti di tutti.

Auguriamoci che quelli di Napoli, sebbene in-  
 completi, non siano al riparo di quel voto.

...sono altri usanze dagli altri...





responsable.

